OPPOSITION

DES HABITANTS

DE LA VILLE DE CHATILLON

AU PROJET

DE CHEMIN DE FER

PROPOSÉ PAR M. LE MARQUIS DE LOUVOIS,

PAR LA VALLÉE DE L'YONNE ET PAR ANCY-LE-FRANC.





L'an mil huit cent quarante-un, le quinze octobre, le Comité délégué par la réunion spontanée des notables habitants propriétaires et industriels de l'arrondissement de Châtillon-sur-Seine (Côte-d'Or), à l'effet de faire valoir les intérêts de cet arrondissement dans le choix du tracé de chemin de fer de Paris à Lyon entre Montereau et Dijon, s'est réuni dans l'une des salles de l'hôtel-de-ville de Châtillon, sous la présidence de M. Louis Bazile, chevalier de la légion d'honneur, ancien député de l'arrondissement, propriétaire.

Présents :

MM. Eugène Framery, officier de la légion

d'honneur, ancien maréchal-de-camp, vice-président;

Lapérouse, chevalier de la légion d'honneur, maire de la ville de Châtillon, secrétaire;

Vallet, président du tribunal de première instance, vice-secrétaire;

Fabry, officier de la légion d'honneur, propriétaire;

Cléry, médecin, chevalier de la légion d'honneur.

M. Louis Bazile a exposé que l'objet spécial de la réunion de ce jour était de former l'opposition à consigner, dans l'intérêt de cet arrondissement, sur le procès-verbal de l'enquête ouverte à la préfecture de la Côte-d'Or, sur le projet de tracé du chemin de fer par la vallée de l'Yonne.

Le comité, après avoir pris connaissance des documents produits à l'appui de ce projet,

A ARRÊTÉ :

1° Qu'il serait, à la diligence de M. Louis Bazile, président, dans l'intérêt des réclamants, formé opposition sur ledit procès-verbal dans les termes suivants:

« Les notables habitants de l'arrondissement de Châtillon-sur-Seine, agissant par M. Louis Bazile, ancien député, l'un d'eux, pleins de confiance dans la haute sagesse et l'esprit de justice du gouvernement, ont cru devoir appeler son attention d'une manière particulière sur les considérations sui-

vantes, qui sont de nature à faire assurer la préférence au projet par la Haute-Seine.

» La vallée de l'Yonne est dotée d'une voie de communication qui suffit aux besoins de son commerce et de son industrie, le canal de Bourgogne. Les vins composent la majeure partie de ses transports : la voie de fer n'obtiendrait pas, à cet égard, la préférence sur la navigation, et, si elle l'obtenait, il est évident que ce ne serait qu'au préjudice du canal : l'une des voies nuirait certainement à l'autre.

» Le tracé par l'Yonne laisse de côté tous les grands centres de population, pour ne traverser que de petites localités qui ne lui offrent l'aliment d'aucune industrie importante. Dijon même, qui aujourd'hui est compris dans ce tracé, serait peut-être sacrifié plus tard, lors qu'arriverait l'examen intéressé des compagnies soumissionnaires, qui reculeraient sans doute devant le circuit aussi long qu'improductif de Crugey à Dijon pour descendre à Beaune : les gens de l'art sont loin de s'accorder sur la prétendue impossibilité d'une percée de Crugey à Beaune en ligne directe.

» Quelque actives, quelque puissantes que soient les influences qui s'agitent pour faire prévaloir ce tracé, l'importance bien supérieure de celui de la Haute-Seine par les ressources certaines qu'y rencontrera un chemin de fer, et par les vastes intérêts industriels dont il accroîtra encore le développement, ne saurait être méconnue. Les partisans du projet

de l'Yonne ont dit avec raison : *Un chemin de fer doit pouvoir donner des produits utiles pour qu'on ose l'entreprendre.* Ces produits, c'est aux grandes cités manufacturières, c'est aux industries colossales, c'est aux contrées qui exportent, et appellent de grandes masses de matières premières et fabriquées, qu'il les faut demander : là la voie de fer sera productive, elle sera utile, elle sera fécondante. A ce point de vue, quelle ligne peut être plus avantageuse, entre Montereau et Dijon, que celle qui amènerait à Troyes les cotons, et surtout les houilles, dont l'emploi, devenu moins dispendieux, accroîtrait rapidement la prospérité de ses nombreuses manufactures. Sans insister ici sur un intérêt que le département de l'Aube saura mettre en relief comme il le mérite, le Châtillonnais seul suffirait pour appeler toute la sollicitude du gouvernement dans cette grave question.

» L'arrondissement de Châtillon produit à lui seul le dixième des fers qui se consomment en France ; il en livre au commerce 20 millions de kilogr. par an, et les usines de la Tille, qui partagent son intérêt dans ce conflit, ajoutent à ce chiffre 3 à 4 millions. Cette magnifique industrie a doublé depuis dix ans : avec des moyens plus faciles pour l'arrivage de ses combustibles et le transport de ses produits, elle doit se développer au-delà de toute prévision. L'industrie travaille ici les fers sous toutes les formes : fontes, fers laminés, fers forgés, fils de fer, pointes, chaînes, tôles, etc. L'arrondissement de

Châtillon renferme vingt-deux hauts-fourneaux, trente-un fours à pudeler et à réchauffer, trente-un feux de forge, trois tréfileries, et deux tôleries.

» L'importance des usines de la Tille n'est pas inférieure à moitié de ce nombre environ. — L'emploi de la houille, encore fort restreint dans cet arrondissement à raison surtout de la cherté des transports, s'élève déjà à 180,000 hectolitres par an. Mais là ne se bornent pas les sources de prospérité que doit y rencontrer un chemin de fer : sans parler des laines, qui s'élèvent à 100,000 kilogrammes environ chaque année, cet arrondissement est le deuxième dans la classification du boisement sur toute la France. Ses bois sont recherchés pour tous les usages : charbons, constructions, fabrications. Les deux tiers de son sol se composent de carrières de pierre de taille de première qualité : c'est une richesse inépuisable à peine explorée; chaque année cependant des quantités considérables de ces matériaux sont transportées par la voie du roulage jusqu'à Troyes, Nogent, Paris même. L'ouverture d'une voie de fer donnerait à cette richesse territoriale une importance dont les résultats sont incalculables, si l'on songe que de Châtillon à Paris, et dans presque toute la Champagne, la pierre manque pour les constructions.

» Les vins mêmes ne feraient pas plus sur cette ligne que sur celle de l'Yonne, défaut au transport. Les vallées fertiles de Bar-sur-Seine, Ricey,

Loches, en expédient chaque année des milliers de tonneaux par la voie du roulage.

» Voilà certes des conditions de succès et des éléments de prospérité à féconder sûrement.

» Quant au point de vue des travaux d'art, des dépenses, des difficultés à surmonter, et de l'intérêt stratégique, les études ont été faites par un ingénieur dont la haute expérience est une garantie d'exactitude; les résultats de son travail sont de nature à démontrer que nulle objection vraiment grave ne peut, sous ce rapport, être opposée aux considérations si importantes qui viennent d'être développées. »

Art. 2. M. Larché, ancien avoué, demeurant à Dijon, est prié de vouloir bien accepter le mandat de présenter ces observations, dans l'intérêt et au nom des habitants de l'arrondissement de Châtillon, à la commission d'enquête, et de les faire consigner sur le procès-verbal de l'enquête.

Pour copie conforme :

Le Président du Comité,

Louis BAZILE.

Par une autre délibération en date du 20 octobre 1841, le même comité, sur le rapport qui lui a été fait que, pour compléter les études du projet de M. Arnollet entre Montereau et Lyon, par Troyes, Châtillon et Dijon, avec la modification qu'il y

propose d'établir le tracé entre Montereau et Troyes par Sens et la vallée de la Vanne, il pourrait être nécessaire de faire une dépense de 8 à 10,000 fr., a arrêté qu'une souscription serait ouverte dans l'arrondissement de Châtillon, et portée au minimum de 3,000 fr., pour subvenir à ces dépenses, et que les arrondissements également intéressés à l'exécution de ce projet seraient invités à ouvrir de semblables souscriptions, et à former de semblables comités, pour réunir leurs efforts et agir dans l'intérêt commun, selon qu'il sera jugé nécessaire.

Il a été arrêté de plus que la protestation ci-dessus, et les réponses faites par M. Arnollet aux adversaires de son projet, seraient imprimées aux frais du comité, pour être distribuées dans tous les lieux qui peuvent avoir intérêt à l'exécution de ce projet par la Haute-Seine.

Nota. Une partie de la souscription a été aussitôt remplie dans le sein même du comité; le conseil municipal de Châtillon avait déjà voté antérieurement 600 fr. pour le même objet.

OPPOSITION

DE M. ARNOLLET.

Dijon, ce 23 octobre 1841.

M. Arnollet, ingénieur en chef en retraite, auteur d'un projet de chemin de fer de Paris à Lyon

par Montereau, Troyes, Châtillon, Dijon et Châlon-sur-Saône, a déjà présenté des observations au conseil général du département de la Côte-d'Or dans le but de démontrer l'erreur des allégations sur lesquelles M. le marquis de Louvois s'appuie pour dire que le projet qu'il présente par Tonnerre, Ancy-le-Franc et Pouilly, doit offrir de plus grands avantages.

Une discussion a eu lieu depuis, à cet égard, dans des lettres adressées de part et d'autre au *Courrier de la Côte-d'Or*, et que ce journal a fait connaître au public. M. Arnollet ne pourrait que répéter des choses déjà imprimées : il croit donc suffisant de joindre ici les écrits dont il fait mention, et de les résumer en disant qu'il y est démontré :

1° Que le projet de M. de Louvois menace la ville de Dijon de se voir privée du chemin de fer;

2° Qu'il n'y a pas un seul point de vue sous lequel le projet de M. de Louvois puisse être considéré comme offrant des avantages plus grands que le sien ; et notamment:

Que le sien, modifié en ce sens, qu'il irait de Montereau à Troyes en passant par Pont-sur-Yonne, Sens et Villeneuve-l'Archevêque, serait plus court de 24,000 mètres entre Sens et Dijon que celui de M. de Louvois;

Que la population urbaine (villes et chefs-lieux de canton), dans la même partie, y serait plus

grande de 20,300 habitants (60,900 au lieu de 40,600);

Qu'il traverserait des pays où il y a beaucoup plus d'industrie;

Qu'il serait plus avantageusement situé, considéré sous les rapports stratégiques;

Et qu'enfin il présenterait une économie que l'on ne peut pas évaluer à moins de 35 millions sur le projet de M. le marquis de Louvois.

M. Arnollet offre de mettre sous les yeux de MM. les membres de la commission d'enquête toutes les minutes de son projet.



LETTRE DE M. ARNOLLET

AU RÉDACTEUR DU COURRIER DE LA CÔTE-D'OR.

Dijon, ce 14 septembre 1841.

Monsieur le rédacteur,

Dans votre numéro du 11 du courant, vous avez fait connaître la délibération du conseil général du département de la Côte-d'Or qui exprime sa préférence en faveur de la ligne de chemin de fer proposée par M. le marquis de Louvois, ligne qui suivrait la vallée de l'Yonne et le canal de Bourgogne. Le même conseil général, cependant, le 7 février 1833, en me votant des remercîments, déclarait que la direction que j'avais proposée par Montereau, Troyes, Châtillon et Dijon, dans mon avant-projet publié en 1832, *était pré-*

férable à toute autre. Les choses n'ont pas changé depuis lors; les nouvelles études n'ont donné que des résultats tous favorables à mon projet: ce qui était bien devrait donc toujours l'être. Mais les hommes ont changé, et la majorité des membres du conseil se trouve aujourd'hui intéressée à l'exécution du projet de M. le marquis de Louvois, projet adroitement dirigé pour se créer des partisans (sauf à changer le tracé quand on en arriverait à l'exécution).

Il semblerait, après ce nouveau vote du conseil, si contraire au premier, qu'il ne reste plus qu'à mettre la main à l'œuvre, et que l'exécution de ce chemin par les vallées de l'Yonne, de l'Armançon et de Dijon, est une chose bien assurée. Il y a cependant encore quelques difficultés : d'abord, les habitants de Dijon peuvent regarder comme certain que si le chemin se faisait de Paris à Pouilly, on ne viendrait pas passer par Dijon pour aller à Châlon, alongeant ainsi le trajet de 14 lieues, et augmentant la dépense déjà grande d'une énorme dépense improductive, dont le revenu ne paierait pas les seuls frais d'entretien du chemin.

On irait directement de Pouilly à Beaune; malgré quelques difficultés, sur lesquelles on n'a raconté que des fables faites pour endormir les Dijonnais, et éviter l'opposition au projet de M. le marquis de Louvois.

L'embranchement sur Besançon se ferait alors facilement par une ligne de Beaune à Seurre, et

Beaune deviendrait point central, au lieu de Dijon, qui serait hors ligne et à grande distance.

J'ai fait connaître d'ailleurs, par le Mémoire que j'ai présenté au conseil général, que le projet de M. le marquis de Louvois, pour la partie comprise entre Montereau et Châlon, exigerait une dépense plus forte de 45 *millions* que celui que j'ai tracé par Troyes, Châtillon et Dijon. Or, les porteurs d'écus se laissent peu aller aux belles paroles, surtout depuis que de si nombreux désappointements en spéculations industrielles ont jeté partout la défiance. On obtiendra donc difficilement d'eux les 95 millions nécessaires pour établir, par le projet de M. le marquis de Louvois, la communication que l'on aurait pour 50 millions, et bien plus promptement, en suivant une autre direction sur laquelle d'ailleurs les dépenses d'entretien seraient moindres au moins dans la même proportion.

On peut voir, d'un autre côté, par les profils du projet de M. le marquis de Louvois, que des pentes de 4 millimètres s'y trouvent en un grand nombre de points sur toute la longueur du projet, avec de nombreuses contre-pentes, de sorte que les convois y devraient être réglés partout pour cette pente, tandis qu'ils pourraient être de moitié plus forts en suivant la ligne par Troyes.

Ainsi, d'une part, capital double; de l'autre, produit net qui serait au plus de moitié : voilà les résultats certains du projet de M. le marquis de

Louvois. Y aurait-il, après cela, des bailleurs de fonds assez fous pour seconder un semblable projet? et pourrait-on espérer que le gouvernement compromettrait l'intérêt de l'état au point de garantir, pour cette direction, un minimum d'intérêt de 4 p. 0/0, qui lui offrirait une chance plus défavorable que de le garantir de 10 sur la ligne par Troyes et Châtillon? car il pourrait bien arriver que la ligne par l'Yonne et l'Armançon ne produisît aucun dividende, comme on le voit sur d'autres chemins qui ont été aussi mal assis et dirigés.

Le projet de M. le marquis de Louvois ne s'exécutera donc pas, et la formation de ce comité annoncé depuis plus de 3 ans, dans le but d'accélérer l'exécution du projet qui serait jugé le meilleur entre Paris et Lyon, n'aura servi qu'à les entraver tous. Pendant ce temps, et grace à l'inconcevable apathie des habitants du département de l'Aube sur cette question vitale pour eux, grace aussi à la division habilement exploitée de ceux de la Côte-d'Or, tout porte à croire que le projet de la Loire finira par être autorisé: ce sera un mauvais travail; il satisfera quelques localités, sans être dans les conditions de l'intérêt général; mais il y aura toujours amélioration sur la situation actuelle, pour les rapports de Paris avec le midi de la France; et, une fois qu'il sera établi, il se passera un demi-siècle avant qu'on ne pense à en créer un autre pour les départements de l'Aube et de la Côte-d'Or.

Que faudrait-il donc, dans la circonstance présente?

Que les personnes chargées des intérêts de ce département et de la discussion de cette grande question, la plus grave qui puisse exister sous le rapport de l'intérêt matériel, voulussent porter leur vue un peu au-delà des clochers des communes par lesquelles ils sont délégués ; consulter l'intérêt général, et réfléchir sur le tort immense que de petites jalousies peuvent causer à leur pays; se rallier, en conséquence, au projet qui est en même temps le plus court, de l'exécution la plus facile et la moins dispendieuse, et qui peut assurer au chef-lieu de la Côte-d'Or l'avantage d'être le point central des plus belles communications de l'Europe, et à des actionnaires les plus grands produits possibles. Or, je crois que ce projet est le mien, ainsi que le pensait le conseil général en 1833: car ce sont ces considérations qui avaient été mon seul guide dans la rédaction de mon travail; ce sont également celles qui peuvent attirer les bailleurs de fonds et l'appui du gouvernement; et les efforts de tout le monde doivent tendre aujourd'hui à lever les obstacles qui, depuis trop long-temps, ont retardé la marche de ce projet, et à chercher les moyens de former une compagnie.

Le comité, qui s'était institué de lui-même pour faire, disait-il, un choix *impartial* parmi les différents projets qui existaient alors entre Paris et

Lyon, et appuyer celui qui serait jugé le meilleur, avait d'abord posé le même programme que nous venons d'indiquer, comme devant être la règle de son jugement. On devait entendre tous les auteurs, et comparer les différents projets sous tous les rapports précités; mais bientôt ce comité, présidé par M. le marquis de Louvois, se trouvant en majorité composé d'intéressés au projet par les vallées de l'Yonne et de l'Armançon, a changé sa bannière: il a repoussé, sans vouloir même en prendre connaissance, tous les projets qui existaient; il n'a pu, ainsi, en parler que d'une manière inexacte; il en a fait faire un nouveau dans l'intérêt de ses membres, et il vient maintenant solliciter en faveur de ce projet l'appui de ceux qu'il doit ruiner.

Habitants de la Côte-d'Or, et surtout de Dijon, encore une fois, prenez garde! Cessez d'être divisés; ralliez-vous à un projet exécutable, conçu dans le double intérêt de votre département et de la France entière : si vous prêtez les mains à d'autres influences et à d'autres suggestions, votre ruine est certaine.

Arnollet,

Ingénieur en chef en retraite.



1re RÉPLIQUE DE M. ARNOLLET.

Dijon, ce 18 octobre 1841.

Monsieur le Rédacteur,

De retour de Paris, où j'étais allé chercher les pièces de mon projet de chemin de fer pour les mettre sous les yeux de la commission d'enquête, et appuyer mon opposition à celui de M. le marquis de Louvois, je trouve les numéros de votre journal qui contiennent les lettres de M. Godard-Poussignol, de M. le marquis de Louvois, et de M. Polonceau, en réponse à la mienne contre le projet de ces messieurs, que vous avez insérée dans votre numéro du 18 septembre dernier. Je dois me hâter de répliquer : car beaucoup de personnes, ignorant que j'étais absent, ont déjà témoigné leur étonnement de mon silence.

Attaqué sous le rapport de la bonne foi, ma réplique doit fournir une justification complète : elle exigera donc quelques développements, qui seront utiles d'ailleurs pour fixer l'opinion sur des points importants d'intérêt général.

Je suis attaqué en même temps sur la forme et sur le fond. Voyons d'abord ce qui concerne la forme :

Dans ma lettre précitée j'ai dit que le comité, lorsqu'il était présidé par M. le duc de Bassano, avait déclaré, par sa circulaire du 3 août 1838, que son but était *de faire un choix juste et impar-*

tial entre les divers tracés en concurrence, et d'appuyer de toute son influcnce le projet qui paraîtrait le meilleur; mais qu'après la mort de M. de Bassano, se trouvant présidé par M. le marquis de Louvois, au lieu de remplir les fonctions de juge impartial entre les différents projets et d'appuyer l'un d'eux, ce comité n'avait fait que les entraver tous, avait également repoussé tous les projets existants, sans vouloir les examiner, et en avait fait faire à ses frais un nouveau par M. Polonceau, dans l'intérêt de la majorité de ses membres et suivant la direction prescrite par la vallée de l'Yonne et par Ancy-le-Franc; et j'ai appelé ce projet, projet de M. le marquis de Louvois. On m'a contredit sur ces points.

M. Godard-Poussignol, qui se présente en avant-garde, après nous avoir dit, *Examinons de bonne foi,* prétend que mes projets, rédigés depuis 1835, n'ayant pas été mis aux enquêtes, quoiqu'ils présentassent, ou, dit-il, *parce qu'ils présentaient une économie de plus de moitié dans les frais de construction*, on ne devait plus s'occuper de ce projet *oublié dans les cartons*, de ce projet *sans avenir.*

Je ferai observer, à ce sujet, à M. Godard-Poussignol que mon projet n'était pas plus oublié que les autres, lorsque M. le ministre, dans un rapport aux chambres, dit que l'on pouvait ajourner indéfiniment les projets de Paris à Lyon, vu que la navigation y était bien établie par la Seine, l'Yonne, le canal de Bourgogne, et la Saône. C'é-

tait précisément pour combattre cette résolution, pour empêcher les projets *de demeurer dans les cartons*, que le comité semblait s'être formé en 1838. S'il eût voulu franchement agir dans ce sens, le chemin de fer serait déjà bien avancé actuellement.

Ce qui prouvera qu'alors mon projet n'était pas oublié, c'est qu'il est mis en tête de la notice jointe à la circulaire du comité, dans laquelle on mentionne les projets entre lesquels le comité veut faire un choix.

Le comité, d'ailleurs, n'a pas mieux traité les autres que le mien.

Après M. Godard-Poussignol, vient M. le marquis de Louvois, qui affirme, *dans l'intérêt de la vérité*, que le comité n'a jamais repoussé aucun projet, qu'il a voulu, au contraire, les connaître tous, et a lui-même sollicité près du ministre la prompte exécution des études comparatives.

Pourquoi donc n'a-t-il pas attendu que le résultat en fût connu, et vient-il les combattre elles-mêmes avant qu'elles ne soient terminées?

Il déclare, après cela, que c'est à tort qu'on lui attribue le projet qui est aux enquêtes; *qu'il n'a jamais eu cette pensée*, que c'est le projet des ingénieurs.

Mais nous voyons dans la lettre même de M. Polonceau, jointe à celle de M. de Louvois, que sa modestie repousse l'honneur que M. de Louvois veut lui faire, que le comité l'a appelé *pour co-*

opérer à son projet. On lit de plus à la page 7 du Mémoire de M. Polonceau : *Le comité résolut de faire étudier sérieusement le projet dont il avait conçu la première idée.*

Ainsi, pour ce qui concerne l'origine du projet de l'Yonne, M. Polonceau, sans doute également *dans l'intérêt de la vérité*, donne à M. le marquis de Louvois un démenti formel, et ce projet peut justement être appelé projet de M. de Louvois, renouvelé de M. Blum : car celui-ci l'avait déjà proposé dans un mémoire imprimé, en date du 30 mars 1832 ; j'en avais parlé moi-même, pour le réfuter, dans mon mémoire de la même année, où je mentionnais également ceux qui étaient aussi proposés par les vallées de la Marne et de la Loire, et sur lequel a été prise la délibération du conseil général de la Côte-d'Or du 7 février 1833, qui a jugé la direction par Troyes et Châtillon préférable à toutes les autres, y compris bien évidemment celle de la vallée de l'Yonne, que M. Blum faisait également passer à Pouilly, Dijon, Nuits, Beaune et Chagny, exactement comme on le voit à l'enquête.

Après un nouvel examen, et dans un second Mémoire publié le 25 juin suivant, M. Blum a abandonné cette direction pour celle qui, depuis Paris, suivrait la vallée de la Marne, et passerait près de Langres pour joindre la Saône à Dampierre.

M. Polonceau est donc mal fondé à dire que le

conseil général, en 1833, n'a pas pu donner la préférence à mon projet sur celui de la vallée de l'Yonne, *parce qu'il n'était pas né*. Il était né, mais mort presque en voyant le jour. Vivra-t-il mieux après sa résurrection opérée par M. le marquis de Louvois? C'est ce que l'avenir nous apprendra.

Quant à l'assertion de M. de Louvois, que *le comité n'a repoussé aucun projet*, il la soutiendra, je crois, difficilement encore. M. Polonceau nous apprend, il est vrai, que le comité, en le chargeant de faire le tracé de son projet par la vallée de l'Yonne, *lui a donné mission d'examiner les autres tracés, mais qu'il n'a pas cru, pour cela, devoir en appeler les auteurs*. Ainsi, le comité faisait reposer son impartialité sur celle de M. Polonceau, qu'il payait de ses deniers pour lui faire un autre projet; M. Polonceau devenait rapporteur en remplacement, à ce qu'il paraît, du secrétaire du comité. Je crois que si on en eût prévenu les auteurs des différents projets en concurrence, aucun d'eux n'aurait accepté, dans cette occasion, M. Polonceau pour juge : il avait un trop grand intérêt à faire écarter tous les projets antérieurs.

Lorsque le comité se constituait, en 1838, sous la présidence de M. le duc de Bassano, annonçant qu'il voulait faire un choix impartial entre les tracés qu'il désignait, les auteurs de ces tracés, non plus que tout le public y ayant intérêt, ne pouvaient assurément pas présumer qu'on leur donnerait un

ennemi pour juge, et que ce juge même ne daignerait pas les entendre ; mais, indépendamment de la promesse faite au public par la circulaire du 3 août 1838, je citerai maintenant une lettre à moi personnellement adressée par M. le président marquis de Louvois lui-même, et je le prierai de me dire s'il croit m'avoir tenu parole.

« Paris, *le* 22 *avril* 1840.

« Monsieur,

» La commission est chargée en ce moment de recueillir tous les renseignements possibles sur les divers tracés de Paris à Lyon par la Bourgogne : nous espérons donc que vous voudrez bien nous aider de vos lumières relativement à votre projet. Nous appellerons également les auteurs des différents tracés, et la commission ne se prononcera qu'après un examen sérieux sur le chemin de fer qui offrira le moins de difficultés d'exécution et coûtera le moins cher.

» Habitant de l'Yonne, vous pensez sans doute que je pencherais volontiers pour les tracés qui traversent mon département ; mais je m'empresse de vous dire que je ne vois en cela qu'un intérêt général des provinces de l'Est, menacées par le chemin de fer de la Loire. Je dis donc qu'avant tout il faut un chemin de fer de Paris à la Saône, passant par Dijon, et se coordonnant avec une

voie de fer joignant Dijon au chemin de Mulhouse.

» Un examen sérieux se borne donc à savoir :

» Lequel serait le plus avantageux, de la ligne par Troyes, Poiscuil et Saint-Jean-de-Lône ; de la ligne qui suivrait l'Yonne, et constamment la rive gauche du canal ; enfin, d'une ligne qui, suivant la vallée de l'Armançon et celle de la Brenne, rejoindrait Pont-de-Pany et Dijon, en traversant sous le château de Sombernon.

» On me parle même d'un quatrième projet qui suivrait les vallons de l'Armançon, de la Brenne, de la Loze, et retomberait, au moyen d'un tunnel, dans le vallon de Suzon, pour arriver directement à Dijon.

» Ce sont tous ces projets, Monsieur, que la commission examinera avec soin, et dont l'honorable M. Mauguin voudra bien faire un rapport lumineux.

» J'espère que vous voudrez donc bien lui donner les renseignements dont il pourrait avoir besoin.

» Agréez, etc. Le Marquis de Louvois. »

Après avoir reçu cette lettre, j'offris à M. Mauguin de communiquer toutes les pièces de mon projet, non-seulement à lui et à la commission, mais aux différents concurrents, demandant en même temps à examiner celles des projets que l'on opposait au mien, pour être à même de plaider

devant lui. M. Mauguin me déclara qu'il n'avait encore vu aucune pièce des autres projets, et que je serais prévenu quand il le faudrait.

Il fit ensuite une longue absence, et, peu après son retour, ayant ouï dire que le comité devait se réunir pour prendre connaissance d'un avant-projet par la vallée de l'Yonne, et étant allé le trouver, j'appris de lui qu'il n'avait encore fait aucun rapport au comité, qu'il n'avait même encore vu aucune pièce des autres projets; et il ne me dit pas qu'en son absence aucun autre l'eût remplacé dans ses fonctions de rapporteur. Il voulut bien alors se charger de remettre au comité une lettre que j'avais d'abord communiquée à M. Saunac, réitérant l'offre de remettre mes projets, et la demande d'être admis à examiner les autres; et je reçus, deux jours après, la lettre de M. Saunac, ainsi conçue :

« Paris, 18 *novembre* 1840.

» Monsieur,

» A la réunion d'hier chez M. le marquis de Louvois, M. Mauguin et moi, nous avons exposé et appuyé la demande que vous l'aviez chargé de présenter, en communication du plan pour le chemin de fer par la vallée de l'Yonne. Justice complète a été rendue à vos connaissances; mais il a été répondu que, le comité ayant définitivement adopté le tracé par la vallée de l'Yonne, il n'y avait

aucune utilité à vous faire une communication qui ne pourrait servir qu'à remettre en question un point déjà décidé.

» Agréez, etc. SAUNAC. »

Que M. le marquis de Louvois, grand propriétaire à Ancy-le-Franc, et M. Godard-Poussignol, grand propriétaire à Chailly, désirent un chemin de fer qui passerait à Ancy-le-Franc et à Chailly, c'est une chose fort naturelle; qu'ils en fassent valoir les avantages comparés à ceux des autres lignes, ils sont parfaitement dans leur droit : mais qu'ils le fassent ouvertement, et comme intéressés; qu'ils ne prennent plus le ton de juges, et ne viennent plus vanter leur impartialité.

M. Polonceau m'a reproché, après cela, d'avoir dit que le tracé qu'il présente avait été adroitement dirigé de manière à obtenir les voix de la majorité du conseil général, mais que ce tracé pourrait bien être changé dans la suite. Il paraît ne m'avoir pas bien compris : il faut donc développer mon idée.

Le tracé, passant à Semur, a naturellement les voix de cet arrondissement. Beaune a non-seulement l'espoir, d'après ce tracé, d'avoir le chemin de fer s'il passe par Dijon, mais de l'avoir encore plus avantageusement s'il va directement de Pouilly à Chagny, puisqu'il aurait alors l'embranchement de Mulhausen par une ligne de Beaune à Seurre : donc ce projet convient très-bien à

Beaune. L'arrondissement de Châtillon lui est naturellement opposé; celui de Dijon le serait aussi, si l'on ne croyait pas que le chemin dût passer à Dijon : il a donc bien fallu, pour obtenir des voix dans cet arrondissement, et ainsi la majorité, présenter le projet par Dijon, et employer tous les moyens pour faire croire à une impossibilité de suivre la ligne directe, qui abrègerait de 14 à 15 lieues. Mais, quand même le projet serait adopté ainsi par le gouvernement, ne voit-on pas tous les jours les compagnies concessionnaires obtenir des modifications? Y en aurait-il une seule qui consentît à se détourner de 14 lieues pour passer par Dijon, et à augmenter pour cela sa dépense de plus de 15 millions, dont la ville de Dijon ne lui paierait sûrement pas l'intérêt?

Il faudrait, de plus, pour procurer à Dijon l'avantage de voir le chemin sur ses remparts, forcer tous les voyageurs, toutes les marchandises, à supporter la dépense de cet alongement du chemin; toutes les dépêches, tous les transports du gouvernement, à alonger aussi la durée et la dépense de leur trajet en raison de ces 14 lieues. Cela serait exécuté maintenant par l'influence des intéressés à ce projet, qu'il y aurait bientôt rectification : nous en voyons chaque jour opérer à grands frais sur nos routes, qui n'ont assurément pas proportionnellement une aussi grande importance.

Voilà pourquoi je dis aux Dijonnais qu'ils ont

grand tort de croire que ce projet ait été réellement conçu dans l'intérêt de leur ville; qu'il l'a été beaucoup plus dans l'intérêt d'Ancy-le-Franc; et que s'ils eussent fait sagement, ils auraient voté dans le conseil général, comme en 1833, pour la ligne qui, de toute nécessité, passerait près de la ville, soit à l'est, comme je l'ai tracée, à côté de l'allée de la Retraite, position qui me paraîtrait la plus convenable pour y établir la station, soit à l'ouest si on le préférait, en faisant une tranchée près du cimetière, et allant établir la station au-delà du bassin du canal; mais je ne le proposerais pas sur les remparts : car c'est une idée qui me paraît bizarre, que celle de faire occuper ainsi notre promenade d'hiver par cette barrière continue que forme un chemin de fer, qui doit être inaccessible au public; je ne vois pas même comment il resterait la faculté de se promener en encorbellement sur les saillies que M. Polonceau nous propose au-delà des murs.

Je vais maintenant examiner les assertions de M. Polonceau concernant le fond de la question, et prouver que les plus importantes se trouvent également erronées.

Parlons d'abord de cette allégation de mes 41 ponts, que reproduit également M. Godard-Poussignol malgré les éclaircissements que j'ai déjà donnés à cet égard. A voir la lettre de M. Polonceau, il semblerait que ces ponts sont tous situés sur la Seine navigable, et devraient entraîner

d'effroyables dépenses. Cependant, de tous ces ponts, un seul se trouverait sur la Seine après sa réunion à l'Aube; quatre autres sur la Seine seule entre ce point et Troyes, où il ne subsistera aucune navigation après l'achèvement du canal; le surplus de ces ponts est sur de faux bras, ou entre Troyes et Saint-Marc, où il n'y a et ne doit y avoir aucune navigation, et où la dépense de ces ponts n'a aucune importance. L'objection relative à ces ponts ne pourra plus d'ailleurs subsister, d'après ma proposition nouvelle de rectifier le tracé en allant de Montereau à Troyes par Pont-sur-Yonne, Sens et Villeneuve-l'Archevêque, et de telle sorte que la Seine ne se traversera plus qu'à 2,000 mètres en amont de Bar-sur-Seine.

Disons quelques mots, maintenant, de ces difficultés et de ces inconvénients que M. Polonceau prétend devoir se rencontrer dans l'établissement d'un tunnel placé à plus de 60 mètres au-dessous du plateau d'une montagne, comme cela aurait lieu à Poiseuil pour mon projet, et entre Bligny et Beaune si l'on voulait percer le mont Afrique, ce que M. Polonceau prétend être chose impossible, parce que, dit-il, on ne pourrait plus alors faire l'exploitation par le moyen de puits, et qu'en la faisant par les deux extrémités seulement, le travail durerait 7 années.

Pour démontrer l'erreur d'une assertion pareille, examinons ce que c'est que le travail de ces tunnels dont M. Polonceau voudrait effrayer ses

lecteurs, comme on effraie les enfants en leur parlant du loup-garou. Mais disons, avant de commencer, que M. Polonceau, en traçant son chemin dans la vallée du canal, a passé près de puits de 103 mètres, par lesquels on a extrait les matériaux d'une des rigoles d'alimentation du point de partage, laquelle passe sous un seuil élevé de 146 mètres au-dessus de ladite rigole; et, s'il n'a pas connu ce fait, il devait au moins par théorie en connaître la possibilité.

Le travail d'un tunnel se compose du déblai de la roche, qui se fait ordinairement à la poudre, et du montage des matériaux. L'exploitation de la roche est une chose indépendante de la profondeur et de la longueur d'un souterrain, et occasione, selon sa nature, des dépenses extrêmement variables : la difficulté seule du montage augmente avec la profondeur des puits; il y a même, dans cette extraction des débris, une dépense toujours constante pour le chargement dans les bennes, le déchargement au-dessus, et le transport aux lieux de dépôts; les frais d'ascension seuls augmentent en raison de la profondeur; il est facile de les connaître.

Supposons qu'un mètre cube de roche soit trois fois plus pesant qu'un mètre cube d'eau (1), et

(1) La roche calcaire est d'un poids inférieur à celui que nous supposons, et c'est la seule qui se trouve à Poiseuil, bien que M. Polonceau ait une opinion contraire; mais il n'a pas examiné les lieux.

comparons les frais d'ascension dans deux puits, le second plus profond de 50 mètres que le premier : pour chaque mètre cube de rocher que l'on sortira du deuxième, il faudra élever, en plus, le poids de 3 mètres cubes d'eau à la hauteur de 50 mètres, ou le poids d'un mètre cube d'eau à 150 mètres. C'est exactement le produit effectif de la journée de travail d'un ouvrier employé de cette manière : ainsi, en supposant un puits de 80 mètres comparé à un puits de 30, et le montage fait à bras d'hommes, l'excédant de dépense par mètre cube du souterrain serait, pour le puits de 80 mètres, du prix d'une journée d'ouvrier, que je supposerai de 2 fr.

En employant, au lieu d'hommes, des manéges mus par des chevaux, la dépense serait réduite à moitié, ou à 1 fr. par mètre cube.

Enfin, en employant des machines à vapeur de la force de 6 ou 8 chevaux, dans une position comme celle de Poiseuil, la dépense se réduirait encore une fois à moitié, ou à 50 c. par chaque mètre cube (elle serait encore moindre à Bligny, près des houillières d'Epinac).

Or, d'après mon système d'établir, pour les chemins de fer, deux souterrains parallèles à une seule voie, le montage n'aurait lieu que pour l'un d'eux; les déblais du second seraient transportés par le premier lorsque la voie y serait établie, et l'écoulement des eaux du second se ferait aussi, naturellement, par le premier. Le cube moyen des dé-

blais, pour chaque mètre de longueur, serait de 20 mètres; l'excédant de dépense imputable à une augmentation de profondeur du puits de 50 mètres, serait donc de 10 fr. par mètre de longueur du souterrain si l'on employait des machines à vapeur, de 20 fr. si l'on employait des manéges, et de 40 fr. si l'on n'employait que des hommes; mais ce moyen devant être écarté, nous resterons dans la supposition des manéges, et alors, pour un souterrain de 3,000 mètres, comme à Poiseuil, l'augmentation de dépense serait de 60,000 fr.

Admettons en outre, ce qui serait bien au-dessus de la réalité, qu'il faudrait monter un volume d'eau deux fois plus grand que celui des pierres : l'excédant de la dépense serait de 100,000 francs pour la totalité du souterrain.

C'est pour éviter cette dépense de 100,000 fr., que M. Polonceau dit qu'il faudrait que le souterrain ne fût exploité que par ses deux bouches, faisant observer seulement que, dans ce cas, le travail exigerait sept années pour un souterrain de 5,000 mètres de longueur.

Ici M. Polonceau se trompe : *il faudrait soixante et quinze ans pour percer ainsi ce souterrain.*

En effet, en espaçant les puits à 200 mètres de distance, comme on l'a fait au souterrain de Pouilly, chacun d'eux servant deux ateliers, on pourrait avoir cinquante ateliers travaillant simultanément, y compris ceux des extrémités; n'en ayant plus que deux dans le système de M. Po-

lonceau, il faudrait vingt-cinq fois plus de temps. Or, on est d'accord qu'avec les puits espacés comme il est dit, le travail exigerait trois ans : il en faudrait donc soixante-quinze en n'agissant que par les extrémités.

Si, d'autre part, on calcule d'après le montant de la dépense, évaluée à 1,000 fr. par mètre dans le système d'un seul souterrain à double voie, divisant la somme de 5,000,000 fr. par le nombre de 25,000 journées, que l'on pourrait avoir en soixante-quinze ans, on trouve que la dépense serait de 200 fr. par jour, ou de 100 fr. pour chaque atelier, et c'est tout ce que peut dépenser un atelier travaillant dans le fond d'une galerie de 8 à 9 mètres de largeur.

Le travail d'un long souterrain par les deux extrémités seulement est donc une chose impossible, tandis qu'il peut toujours s'exécuter par puits (1). L'augmentation des frais sera presque inaperçue pour une augmentation de montage de 30 ou 40 mètres, comparativement à la dépense totale; et je puis garantir qu'en établissant le double souterrain à Poiseuil, la dépense pour les 3,000 mètres n'excèderait pas 2,000,000 fr., et n'irait guère au-delà de 3,000,000 pour traverser le mont Afrique.

M. Polonceau vante beaucoup l'avantage de son

(1) Il y a aux mines d'Anzin des puits de 400 mètres de profondeur.

chemin de n'avoir pas de souterrain ; mais il a de nombreuses et profondes tranchées dans un sol schisteux et granitique, dont les inconvénients sont bien plus grands, selon moi, que ceux des souterrains. A Poiseuil, où cependant la roche est calcaire, je n'ai pas même voulu proposer de tranchée pour diminuer la longueur du souterrain, et mon chemin se trouverait, au contraire, en remblai tout en sortant de la montagne; je voudrais même que partout où il y a des tranchées profondes, il fût possible de les voûter. M. Polonceau décrit tout ce qui, dans un souterrain, peut faire craindre des éboulements; mais tout ce qu'il dit à ce sujet s'applique encore bien mieux aux tranchées taillées à pic, comme on le voit aux profils de M. Polonceau, et notamment dans les roches granitiques, qui n'ont aucun lit de pose, et peuvent se détacher subitement sans qu'aucun indice l'annonce, surtout lorsqu'en hiver l'eau, qui s'insinue par les fissures, vient à se dilater par la gelée et à détruire les adhérences. Mais, outre cela, ces tranchées, dans un climat froid comme la Haute-Bourgogne, où le sol est couvert de neige pendant des mois entiers, offrent cet autre inconvénient, que le vent y fera tomber des neiges, et que dans peu d'instants un tourbillon peut obstruer le chemin d'une hauteur de plusieurs mètres.

Lorsque ces tranchées sont en terre, avec talus à 45 degrés, comme au projet de M. Polonceau, les neiges, amoncelées d'abord par le vent

sur l'un de ces talus, y glisseront souvent en avalanches. Les terres aussi peuvent y glisser dans les dégels et les pluies, et, dans les parties schisteuses, on pourra voir glisser des masses entières de la montagne : il y a de cela de fréquens exemples. Alors on sentirait qu'au fond de ces profondes tranchées il y aurait quelque avantage à n'être pas *à ciel ouvert;* et si j'étais entrepreneur chargé de construire et entretenir un chemin de cette nature, j'aimerais beaucoup mieux exécuter mon double souterrain de 3,000 mètres à Poiseuil, que la tranchée de Pouilly de M. Polonceau de pareille longueur (3,000 mètres) et de 14 m. de profondeur.

Les dépenses d'entretien de ces tranchées sont une chose dont l'estimation ne peut se baser sur aucun calcul, et le chemin de M. Polonceau est toujours en tranchées ou en viaducs.

La dépense d'éclairage des souterrains, que l'on semble élever très-haut, ne sera réellement presque rien, parce qu'étant obligé de faire du coak pour le service des locomotives, on le fera dans des fours fermés placés aux deux extrémités du souterrain, et qui fourniront du gaz au-delà de tous les besoins.

Le passage d'un souterrain ainsi éclairé, et qui n'exigera que cinq à six minutes, loin d'être redouté par les voyageurs, sera au contraire attendu par eux avec impatience : ce sera seulement une diversion à la monotonie du trajet, et il sera bien moins ennuyeux et bien moins dangereux que

celui de la grande tranchée. Il n'y a donc, dans ces souterrains, qu'une seule chose à considérer, c'est la question d'argent, et mon système en réduit de beaucoup la dépense.

M. Polonceau vante aussi l'avantage de n'avoir pas de pentes au-dessus de 4 millimètres, tandis que, près du point de partage, j'en ai de 6 1/4. Pour moi, si j'avais à reviser mon projet, je chercherais peut-être à augmenter encore un peu celles-ci pour diminuer celles qui précèdent, afin de porter toute la difficulté de ce passage du point de partage sur un seul point, où l'on aurait constamment une machine supplémentaire : ce système a été soutenu par un rapport de M. l'inspecteur général Kermaingant, et approuvé depuis peu au conseil des ponts et chaussées, et c'est celui qu'il faudrait suivre entre le souterrain du mont Afrique et Meursault : si l'on devait faire le chemin direct de Pouilly à Chagny, il n'y aurait alors aucune difficulté réelle.

Partout ailleurs qu'à mon point de partage entre les versants de l'Océan et de la Méditerranée, où il faut nécessairement un changement de système, et où mes convois, arrivés au sommet, descendront seuls sur le revers opposé, mes pentes sont beaucoup plus douces et régulières que celles de M. Polonceau; et si, considérant d'abord qu'il faut, dans tous les cas, changer plusieurs fois de machines locomotives dans le trajet de Paris à Lyon, on veut suivre sur toute la ligne un convoi

d'un tonnage déterminé, tel que de 4 à 500 tonnes, et voir quelle puissance sera nécessaire pour le conduire par l'un et l'autre projet, on reconnaîtra que le mien épargne au moins un tiers de la dépense.

Je ferai de plus observer qu'aux abords de Dijon M. Polonceau lui-même propose, et cela sans utilité, des pentes d'un centimètre par mètre, dont le passage exigerait nécessairement des machines supplémentaires.

M. Polonceau présente également son projet comme étant plus avantageux pour faciliter la défense du territoire. Il sait qu'à cet égard ce n'était que malgré moi que j'avais renoncé au système indiqué dans mon avant-projet général de Marseille au Havre, de mettre partout les fleuves ou rivières entre la frontière et la ligne du chemin de fer qui traverserait la France. J'avais dû y renoncer par ordre supérieur; mais aujourd'hui que les circonstances ont changé, et que l'on semble attacher plus d'importance aux considérations stratégiques, j'ai saisi avec empressement l'occasion de modifier mon projet, en le faisant passer près de Sens pour arriver à Troyes, et là je crois qu'il serait encore mieux situé qu'à Tonnerre pour faciliter le mouvement et l'approvisionnement des armées, et surtout la communication de Paris avec la place de Langres, qui sera le point central de la plus grande importance.

Sous le rapport de la dépense, que le devis de

M. Polonceau présente presque double de celle du mien, il rappelle un projet d'un de nos anciens collègues, dont les estimations étaient mal faites, et semble vouloir dire que les miennes peuvent être du même genre : mais il sait parfaitement que j'ai moi-même combattu le projet de cet ingénieur, et me suis efforcé de prouver qu'il devait ruiner la compagnie ; et mes écrits ont peut-être bien contribué à lui faire abandonner l'entreprise. Ici je fournis pour mes métrages, en articles extrêmement nombreux, tous les éléments des calculs que M. Polonceau ne produit pas pour les siens : les vérifications, chez moi, sont donc faciles ; mais, d'après la nature du projet de M. Polonceau, en tranchées et en viaducs dans les roches de la plus grande dureté, tandis que le mien est presque partout en plaine et peu distant du niveau du sol, et sur un terrain qui se travaillerait à la bêche ; tout ce qui fait mon étonnement, c'est que l'estimation du projet de M. Polonceau ne se trouve pas beaucoup plus que double de la mienne.

M. Polonceau nous affirme après cela que son projet parcourt les pays les plus peuplés, riches et productifs. Le département de l'Yonne est plus riche que celui de l'Aube sous le rapport des productions agricoles ; mais elles suivent la voie du canal et de la rivière navigable, et n'ont pas besoin du chemin de fer. Ce sont les produits de l'industrie qui le réclament impérieusement ; et sous ce rapport, les seules villes de Troyes et de Châ-

tillon fourniraient au chemin de fer plus que tout le département de l'Yonne.

Quant à la population des villes desservies par le chemin de fer, d'après les deux projets, entre Montereau et Dijon, on trouve, selon le dictionnaire, que, sur la ligne de M. Polonceau, pour les villes de Pont-sur-Yonne, Sens, Villeneuve-le-Roi, Saint-Jullien-du-Sault, Joigny, Saint-Florentin, Brienon, Tonnerre, Ancy-le-Franc, Semur, et Pouilly, elle s'élève à 38,725 habitants; et sur ma ligne primitive par Troyes, pour les villes de Bray, Nogent-sur-Seine, Pont-sur-Seine, Méry, Troyes, Bar-sur-Seine, Riccy, Mussy, Châtillon, Aisey, Saint-Marc, Aigney, Is-sur-Tille et Thil-Châtel, à 50,666 habitants; et si l'on considère maintenant la nouvelle direction que je propose pour arriver à Troyes par Pont-sur-Yonne et Sens, laissant de côté ces deux villes, qui deviennent communes aux deux lignes, retranchant de ma première direction Bray, Pont-sur-Seine et Nogent, et ajoutant Villeneuve-l'Archevêque, Villemaur et Estissac, on trouve entre Sens et Dijon, par la ligne de M. Polonceau, la population urbaine de 27,270 habitants, et de 47,380 par ma ligne de Sens, Troyes et Châtillon.

Je crois maintenant n'avoir plus qu'à répondre à l'argument de M. Polonceau, que sa ligne entre Montereau et Châlon serait plus courte que la mienne de 14 kilomètres. Or, voici la vérité :

La longueur du chemin de M. Polonceau est,

entre Montereau et Châlon, selon son mémoire, page 17, de (1)........... 352,000^{m}

La longueur du mien, par Troyes et Everly, est indiquée sur mes plans et profils, divisés par kilomètres de Lyon à Everly, à la sortie du parc de M. le général Rampon, à.................. 436,850

De ce point à Montereau, où M. Courtois a fait le tracé dans la plaine, sans aucun obstacle, la distance, que je ne peux prendre que sur la carte de Cassini, serait très-approximativement de 23,150

La distance totale de Lyon à Montereau est donc de................... 460,000

Déduisant de cette longueur la distance de Lyon à Châlon (porte de Beaune), cotée sur mon profil à.......... 124,500

Il reste pour distance de Châlon à Montereau........................ 335,500

Ma ligne est donc plus courte que celle de M. Polonceau, de........... 16,500

Au lieu d'être plus longue, comme il le dit, de....................... 14,000

Ce qui fait une différence de....... 30,500

Dont M. Polonceau gratifie son projet au détriment du mien; et cependant il nous a déclaré que mon dossier lui a été confié par l'administration!

En faisant observer maintenant que le passage

(1) Voir la rectification, pag. 44.

de Troyes à Montereau par Sens diminuera encore cette distance de 7 à 8 mille mètres, on voit que la ligne par Sens et Troyes sera plus courte de 24,000 mètres que celle qui passerait par Tonnerre et Pouilly.

Je crois, dans ce qui précède, n'avoir laissé aucune objection de mes adversaires sans une réponse satisfaisante.

Pour qu'un chemin de fer soit réellement utile au public, il faut aussi qu'il puisse l'être à la compagnie qui l'exécutera, afin d'encourager d'autres entreprises du même genre : il faut donc pour cela que la dépense en soit assez modique pour que la compagnie y trouve un intérêt convenable de ses fonds; et mon projet est le seul qui puisse offrir cette garantie; celui de M. Polonceau ne pourrait que ruiner ses actionnaires. Il n'y a aucun point de vue sous lequel il puisse être jugé plus avantageux que le mien; et si le conseil général de la Côte-d'Or et le conseil municipal de Dijon ont pu manifester une préférence en sa faveur, ce n'a été qu'induits en erreur par les allégations dont on vient de prouver l'inexactitude.

Arnollet.



2e RÉPLIQUE.

Dijon, ce 3 novembre 1841.

MONSIEUR LE RÉDACTEUR,

Le numéro de votre journal en date du 26 octobre contient deux nouvelles lettres relatives à nos projets de chemin de fer : la première de M. Godard-Poussignol ; la deuxième de M. Nodot, qui entre, je crois, pour la première fois dans la lice. Je dois l'honneur au nouveau venu.

La majeure partie de sa lettre n'est que le plaidoyer de l'arrondissement de Semur contre celui de Châtillon, et je ne veux pas intervenir dans ce débat sur les valeurs comparées des produits de ces arrondissements : je demanderai seulement à M. Nodot dans quel but ont été dépensés par l'Etat tant de millions pour exécuter le canal de Bourgogne! N'est-ce pas précisément pour conduire à Lyon ses blés de la *Lutetiæ mamma* et du département de l'Yonne? Et ce canal ne remplit-il pas sa destination? Tous les pays voisins ne se sont-ils pas enrichis depuis l'établissement de ce canal? M. Nodot ne réclame donc encore le chemin de fer que pour diminuer encore un peu les frais de transport de ces blés, qui ont déjà été réduits de 4/5 par l'établissement du canal. Et lorsqu'il est des contrées où les transports ne peuvent s'effectuer que

par terre, n'est-il pas naturel que, voulant créer une voie nouvelle, on la donne au pays pour lequel il n'a encore rien été fait, au lieu de la placer dans la même vallée pour laquelle on a déjà dépensé plus de 50 millions?

Mais, d'autre part, M. Nodot est-il bien sûr que le chemin de fer transporterait ses blés? Il n'est pas d'accord en ce point avec M. Godard-Poussignol, qui dit que le chemin de fer ne pourrait pas transporter les pierres de Châtillon à Troyes : car, toutes choses d'ailleurs égales, on peut transporter des pierres comme du blé, surtout quand les pierres ont une valeur telle, qu'elles supportent actuellement par le roulage les frais de 24 fr. par mètre cube; mais entre les deux avis opposés de M. Nodot et de M. Godard-Poussignol, je n'adopte ni l'un ni l'autre, et je dirai que le chemin de fer établi dans la vallée de la Seine transporterait certainement les pierres de Châtillon à Troyes, tandis que je crois qu'établi à côté du canal, il ne transporterait pas les blés de Sens à Châlon.

Pour se rendre raison de mon opinion, il faut faire attention à la différence caractéristique des transports sur les chemins de fer et les canaux.

Les chemins de fer ont la propriété de détruire presque entièrement les résistances que les voitures éprouvent sur les routes ordinaires quand elles sont horizontales; mais ils ne diminuent aucunement les résistances verticales, c'est-à-dire celles des montées : aussi tout l'avantage des chemins de

fer est sur les lignes de niveau, ou inclinées en descendant. Il faut dire encore que, pour eux, l'effort de traction n'augmente pas d'une manière sensible avec la vitesse du parcours.

Les canaux, au contraire, détruisent complètement les résistances verticales : par eux, il est indifférent de monter ou de descendre. Et quant aux résistances horizontales, très-faibles sur les canaux pour les faibles vitesses, elles y augmentent en raison du carré de ces mêmes vitesses.

Dans le cas dont il s'agit, les pierres de Châtillon n'auraient, par mon projet, qu'à descendre constamment pour arriver à Troyes : une seule machine alors, avec faible vitesse (de trois à quatre lieues à l'heure), conduirait d'énormes convois : la compagnie pourrait donc faire ces transports pour un prix très-modique; elle les ferait lors même qu'il y aurait un canal en concurrence, et à plus forte raison n'en ayant point à redouter.

Les blés, au contraire, devraient être conduits en montant sur une pente de 4 millimètres : le tonnage des convois serait à peine le tiers de celui des convois descendants; il faudrait donc que le prix du transport fût beaucoup plus élevé, et, le canal étant voisin, il serait impossible de soutenir sa concurrence.

Si, d'autre part, le chemin de fer établi à côté du canal devait transporter les blés et les vins, et les houilles, comme le dit M. Nodot, on pourrait détruire le canal pour mettre le chemin de fer à sa

place; mais telle n'a pas été l'intention du gouvernement : car, lorsque j'ai fait mon projet, j'en avais préalablement conféré avec M. le directeur général, et il avait été admis en principe qu'il faudrait, autant que possible, éviter de placer les chemins de fer dans les mêmes vallées que les canaux.

Je serais surpris que l'on voulût actuellement adopter un système contraire dans une position où il n'offrirait d'ailleurs aucun avantage quelconque, et n'aurait pour résultat qu'une dépense infiniment plus grande.

Ce principe a été encore une des considérations qui, avec celle d'une situation meilleure en cas de guerre, m'ont déterminé à proposer d'aller de Troyes à Montereau par la vallée de la Vanne, au lieu de placer le chemin à côté du canal latéral de la Seine que l'on exécute actuellement.

J'ajouterai encore un mot sur le désir que M. Nodot témoigne de voir baisser le prix des fers de manière à pouvoir admettre la concurrence étrangère. Son désir à cet égard n'est pas plus ardent que le mien; mais c'est précisément pour arriver à ce but que je pense qu'il est important de faciliter les moyens de transport aux grands établissements industriels; et si l'on voyait se réaliser les espérances que M. Nodot témoigne de l'exploitation prochaine, dans l'arrondissement de Semur, et joignant le canal, de houillières et de mines de première qualité, les nouveaux établissements,

ayant, comme ceux des Anglais, la houille et la mine sur place, et effectuant tous leurs transports par eau, pourraient évidemment soutenir la concurrence anglaise, et ne devraient pas envier à ceux de Châtillon l'accroissement de facilité qu'ils obtiendraient pour leurs transports par l'établissement du chemin de fer dans la vallée de la haute Seine.



Ayant à peine terminé la réponse ci-dessus à M. Nodot, je reçois le numéro du Courrier du 2 novembre contenant une lettre de M. Polonceau en date du 28 octobre, qui annonce la publication prochaine d'un mémoire en réfutation de mes objections principales; mais en attendant, me reproche des critiques sans fondement, des exagérations ridicules, et de plus, 1° d'avoir donné pour longueur de son projet de Montereau à Châlon le chiffre qui se rapporte à la distance de Paris à Dijon, soutenant que son projet est plus court que le mien d'environ 8000 mètres, *et qu'il l'a plusieurs fois vérifié;*

2° D'avoir *déloyalement* proposé, comme variante à mon projet primitif, de suivre la vallée de l'Yonne, entre Montereau et Sens, sur une longueur d'environ 8 lieues, qui fait, dit-il, partie du projet qui *leur* appartient.

Je me hâte de répondre à ces reproches :

1° Si j'ai fait erreur en prenant la longueur de 352,000 mètres pour celle de Montereau à Châlon, bien d'autres l'auraient également faite à ma place : car le projet mis à l'enquête étant de Montereau à Châlon, et voyant des chiffres intitulés comparaison des trois projets, on croit naturellement qu'il s'agit du projet de l'enquête, dont le mémoire de M. Polonceau ne donne en aucun autre lieu la longueur. Cette erreur de ma part a d'ailleurs été commise il y a deux mois en écrivant ma lettre au conseil général le 29 août, avec une extrême précipitation, ayant avec peine obtenu 24 heures pour présenter mes observations. Ma lettre au conseil faisait même remarquer la différence que je trouvais entre l'indication de 344,000 mètres donnée par le mémoire de M. de Louvois, et celle de 352,000 m. du mémoire de M. Polonceau, et j'annonçais m'en tenir à cette dernière de l'auteur du tracé, comme étant présumée plus exacte. Comment se fait-il que cette erreur ne m'ait pas été signalée plus tôt, plusieurs lettres ayant été écrites depuis lors par MM. le marquis de Louvois, Godard-Poussignol, et Polonceau lui-même? Etait-ce donc un coup terrible que l'on voulait me réserver pour le jour même où s'installerait la commission d'enquête? Cela ne fait, après tout, qu'une différence de 8,000 mètres dans les 16,000 que j'ai indiqués, et mon projet reste toujours plus court de 8,000 mètres au lieu d'être plus long de 8,000 comme M. Polonceau dit l'avoir plusieurs fois vérifié ; mais

puisqu'il l'avait si bien vérifié, pourquoi donc portait-il à 14,000 mètres cet excédant en sa faveur dans sa lettre du 30 septembre, insérée au *Courrier* du 9 octobre, tandis que maintenant il la réduit à 8? Agissait-il donc alors sciemment pour tromper? Mais il n'y a pas plus 8 que 14 : la vérification sera faite, à ce que j'espère, par la commission d'enquête.

2° Quant à ma déloyauté pour avoir proposé d'aller de Montereau à Troyes par Sens, et m'être ainsi emparé de huit lieues de leur projet dans la vallée de l'Yonne, je ferai remarquer de nouveau que le projet par les vallées de l'Yonne et du canal de Bourgogne était celui de M. Blum, publié en 1832, et que ces messieurs n'y ont pas pris seulement huit lieues, mais s'en sont emparés dans sa totalité, *en s'en attribuant l'invention;* que ce projet, abandonné par M. Blum, avait été repris par M. Bruchet, dans toute la partie de l'Yonne; qu'il y avait donc bien encore le droit de priorité, et que ces messieurs l'ont pris tout simplement sans lui en demander permission. Ils ont donc bien pensé que cette partie abandonnée par M. Blum était dans le domaine public; et véritablement (employant une expression de M. Godard-Poussignol), il serait par trop candide de se croire un grand mérite à dire que dans la vaste vallée de l'Yonne on peut établir un chemin de fer : il sied donc mal à M. Polonceau de m'accuser de déloyauté.

Quant aux critiques exagérées qu'il me reproche, sans doute pour avoir dit qu'il lui faudrait soixante-quinze ans pour exécuter, par les deux extrémités, son souterrain de 5000 mètres, admettons qu'il faille quelques années de moins, que l'on puisse le faire en cinquante ans (et je lui fais défi d'expliquer comment il le ferait en moins de temps), la chose ne serait pas moins impossible, et la proposition bien autrement ridicule que mon exagération.

J'ajouterai, à cette occasion, à l'exemple que j'ai déjà donné d'un puits de 103 mètres de profondeur, que M. Polonceau aurait pu voir à la rigole de Soussey, qu'au canal de la Marne au Rhin, que l'on ouvre en ce moment, il s'exécute un souterrain auquel il y a deux puits de 120 mètres de profondeur. Si M. Polonceau avait été chargé de ce travail, il l'aurait donc déclaré impossible : car les difficultés doivent y être beaucoup plus grandes qu'elles ne seraient pour ouvrir mon double souterrain sous le mont Afrique.

Pour prouver maintenant à M. Polonceau que j'avais mis de la modération dans ma critique relative à ses impossibilités prétendues pour traverser le mont Afrique, j'en examinerai encore deux dont j'avais cru inutile de parler ; mais on m'a fait observer qu'en ne répondant pas à tout, je laisse subsister le doute dans l'esprit des habitants de Dijon.

M. Polonceau prétend, note A, p. 50, que *sou-*

vent, dans les souterrains, *les veines d'eau, par leur pénétration à travers les couches de roches, rendent l'emploi de la poudre impossible.* Or, je demande à M. l'ancien inspecteur divisionnaire, qui a vu beaucoup de travaux, où a-t-il vu, non pas *souvent*, mais une seule fois, un fait de cette nature? Ignore-t-il donc qu'à la mer et dans les fleuves nous savons exploiter les rochers, au moyen de la poudre, à plusieurs mètres sous l'eau? Et il ne saurait pas les faire sauter, à découvert, parce qu'il y aurait des veines d'eau? Je me chargerais, pour dix centimes par trou de mine, de lui faire confectionner des gargouches imperméables. Mais il ne voudrait assurément pas qu'on lui crût une telle ignorance, et je suis loin de la lui supposer; et je crois même que M. Polonceau, connu pour s'être occupé avec succès des bitumes, réussirait encore à meilleur marché que moi : il n'a donc pas écrit ce qu'il pensait.

Mais passons à une autre assertion, qui est même encore plus étrange. Nous voyons à la même page : « Quand bien même on pourrait faire ces » extractions verticales sans trop de frais, nous » demandons comment l'on pourrait placer les dé- » blais extraits sur des terrains d'une aussi grande » déclivité que les flancs de ces crêtes de monta- » gne? »

(La montagne dont il s'agit aurait 5,000 mètres de base au niveau du souterrain, sur une hauteur au sommet de 100 mètres.)

Si, à l'Ecole des ponts et chaussées, un élève formait une question semblable, il serait, à l'instant, accueilli par les huées de tous ses camarades.

Sur la montagne dont il s'agit, de 5,000 mètres de largeur, et qui, dans sa longueur, forme la vaste plaine des Chaumes d'Auvenay et d'Echarnant, les déblais extraits du double souterrain, et qui s'élèveraient alors au cube de 200,000 mètres, formeraient un ruban de 20 mètres de largeur et de 2 mètres de hauteur : on pourrait non-seulement placer ces 200,000 mètres, mais deux millions, mais vingt millions, s'il le fallait, sans aucune difficulté.

Lorsqu'on lit toutes ces allégations d'impossibilité faites par M. Polonceau, qui a été connu comme un bon ingénieur, on ne peut admettre qu'une hypothèse : c'est que le chapitre dont il s'agit a été écrit dans un moment de déraison totale : car, autrement, il faudrait croire que M. Polonceau avait contracté l'engagement de faire, par tous moyens, *per fas et nefas,* prévaloir le projet de MM. du comité impartial, ce que l'on ne peut pas supposer.

Malgré toutes ces invraisemblances, cependant on est parvenu à tromper l'opinion des Dijonnais, à tel point que j'entends partout répéter les mots d'impossibilité, et je crois nécessaire de donner encore à ce sujet quelques explications.

Tout le monde sera d'accord que de Pouilly à

Lusigny, on pourrait arriver sans difficultés et avec des pentes assez douces. Mais là se présente la montagne, qui paraît infranchissable. — A 5,000 mètres au-delà de Lusigny, dans la direction de Beaune, se trouve le village de Mandelot. Quand on est à ce point, et que l'on regarde du côté de Meursaut, on reconnaît que l'on pourrait, sans difficultés autres qu'un viaduc un peu élevé, pour éviter un trop grand détour dans le vallon de Pommard, arriver à ce lieu de Meursaut, d'où l'on irait facilement à Chagny. De Mandelot Meursaut, on a calculé qne la pente pourrait être de 6 millimètres par mètre sur 12,000 mètres de longueur; mais elle pourrait certainement être adoucie en se prolongeant jusqu'à Corpeau.

Si, entre Lusigny et Mandelot, il existait une vallée horizontale ou une pente douce, personne, assurément, ne dirait que l'on ne peut pas établir sur ce point un chemin de fer : l'effet de la pente de 6 millimètres entre Mandelot et Meursaut, sur la longueur d'environ 12,000 mètres, peut se juger par le parcours connu d'une pente de même nature sur le chemin de Saint-Etienne à Lyon. Ce chemin a une horrible partie de 20,000 mètres de longueur snr 14 millimètres de pente entre Saint-Etienne et Rive-de-Gier; mais de Rive-de-Gier à Givors, la partie de 20,000 mètres de longueur, avec pente de 6 millimètres 1/4, y paraît un chemin superbe : tous les jours les convois y descendent seuls sans aucun accident; les locomotives y

remontent facilement; elles conduisent seulement des convois moins forts que dans la plaine. Aussi en venant de Chagny à Mandelot, il faudrait employer des machines supplémentaires : ce serait là le seul inconvénient de ces pentes.

Il ne reste donc d'obstacle que la montagne qui existe au lieu d'une vallée; mais la montagne disparaît par le moyen du tunnel : le voyageur est comme dans le fond d'une vallée. La question se réduit donc à une question d'argent. Or la dépense de mon double tunnel en roche calcaire ne peut pas excéder 600 fr. par mètre de longueur, c'est-à-dire 3 millions pour le souterrain entier, ou 2 millions environ de plus que ce que coûterait le chemin s'il existait une vallée naturelle entre Lusigny et Mandelot. Voilà à quoi se réduisent toutes les impossibilités de la fameuse note A de M. Polonceau.

Je reviens maintenant à M. Godard-Poussignol, qui était le premier, et je le prie de m'excuser si je l'ai laissé en arrière.

M. Godard trouve un grand avantage au projet de M. Polonceau, en ce que, passant contre la ville de Beaune et les principaux vignobles de la Côte, il en transporterait les vins. — Je ferai observer d'abord, à ce sujet, que les deux projets vont tous deux de Dijon à Châlon, et traversent également l'arrondissement de Beaune; et que si l'on veut dépenser 10 millions de plus pour avoir l'avantage

de passer un peu plus près de cette ville, on pourrait également le faire en adoptant mon projet entre Montereau et Dijon : ce ne serait qu'une petite variante dans mon projet général entre Montereau et Lyon.

J'ajouterai que de Dijon à Châlon mon projet suit la côte dijonnaise, passe très-près de Nuits, et de là, qu'au lieu de se diriger sur Beaune, il se rapproche un peu des villes de Saint-Jean-de-Lône et de Seurre, qui ont aussi de l'importance; que, dans cette position, le chemin de fer, considéré par rapport aux vins de la Côte, n'en conduirait pas une pièce de moins à Paris ou en Belgique que s'il passait à Beaune même; qu'il faudrait seulement, en raison du plus grand éloignement du chemin que l'on irait joindre près de Corberon, que les frais à faire pour conduire ces vins au chemin de fer fussent augmentés d'environ 50 c. par pièce; et je demanderai s'il y a là motif suffisant pour augmenter la dépense de 10 millions, qui n'augmenteraient aucunement le revenu du chemin. Ce revenu même serait peut-être moindre si le chemin passait par Beaune, puisque, passant près de Corberon et allant à Verdun, il recevrait de la vallée de la Saône beaucoup de marchandises et de voyageurs qui ne viendraient pas le trouver jusqu'à Beaune, tandis que les vins et les voyageurs de la Côte viendraient toujours à Corberon si le chemin y existait.

M. Godard trouve ensuite que l'estimation de

mon chemin, n'étant que de 330,000 fr. par lieue, est nécessairement inexacte, attendu qu'en général les chemins de fer exécutés en France ont coûté 1,200,000 fr. : il serait, dit-il, *trop candide* d'admettre une autre base; pour moi, je trouve qu'il est encore bien autrement *candide* de raisonner de cette façon.

M. Godard pourrait savoir qu'il existe en Amérique 1,200 lieues de chemin de fer dont le prix moyen n'est pas de 350,000 fr. par lieue; et cependant les journées ordinaires des maçons et des charpentiers se paient 5 à 6 fr. dans ce pays, et celles des manœuvres 3 fr.

La majeure partie des chemins belges a également coûté moins de 500,000 f. par lieue; mais, sans se reporter à des exemples qui ne peuvent jamais servir de base, puisque les circonstances ne sont jamais semblables, il faut examiner de quoi se compose la dépense des chemins de fer.

Elle se divise en deux parties distinctes : 1° la voie de fer, qui peut s'élever en France à 260,000 f. par lieue, ou 65 f. par mètre; 2° le chemin lui-même, dont la valeur est extrêmement variable.

Si l'on suppose ce chemin en plaine, sur un terrain maniable à la bêche, et exigeant une hauteur moyenne de déblais ou remblais de 1 m. 50 c. (et la majeure partie de mon projet est dans ce cas), il y aura environ 15 mètres cubes de terrassement par mètre de longueur, qui ne vaudront pas 1 f. par mètre cube; le terrain à occuper étant sup-

posé de 20 m. de largeur moyenne, à 0 f. 50 c. le mètre superficiel, ou 5,000 f. l'hectare, il y aura 25 f. par mètre, ou 100,000 f. par lieue, à ajouter aux 260,000 f. ci-dessus. Ainsi, dans les circonstances les plus ordinaires des chemins en plaine, ils coûteront 360,000 f. par lieue; mais si l'on se jette dans les coteaux, dans les rochers, en tranchées et en viaducs, il n'y a point de bornes à la dépense : elle peut, au lieu de 25 f. pour l'établissement du chemin, s'élever à 150, 200 ou 300 f. par mètre. Voilà comment mon estimation de 530,000 f. par lieue (prix moyen) peut être audessus de la réalité, tandis que celle de M. Polonceau peut n'être pas suffisante.

Mais venons au point principal de la lettre de M. Godard, qui, membre du conseil général, paraît avoir eu pour but d'expliquer la contradiction des votes de ce conseil en 1833 et 1841.

D'après M. Godard, mon ours (car c'est le nom qu'en style badin on donne à mon projet), mon ours était d'une si chétive complexion, que le conseil l'a pris en pitié : il ne méritait pas que l'on fit attention à lui.

Après avoir lutté seul contre trois adversaires, mon ours reposait; M. Godard vient l'exciter de nouveau; peut-être aurait-il mieux fait de se dire : *N'éveillons pas l'ours qui dort.*

Vraisemblablement, il a considéré le projet qui passe à Chailly comme un lion qui, d'un seul coup, devait anéantir mon pauvre ours; mais ce

lion laisse apercevoir quelque chose qui tend à diminuer les craintes, et son aspect ni le retentissement de sa voix ne feront reculer mon ours, dont la peau n'est pas encore à vendre.

Laissant le style figuré, je crois pouvoir expliquer à mon tour de quelle manière on a su obtenir du conseil général ce vote dont M. Godard est si fier.

Le comité impartial, dont j'avais la parole que nos projets seraient comparés sous tous les différents points de vue, et qui cependant, à ce qu'on peut croire, n'aurait voulu faire cette comparaison qu'avec la certitude qu'elle me serait défavorable, a eu recours à un charmant moyen : *Sit dolus an virtus quis in hoste requirat ?*

Nous avons eu dans nos murs un opérateur célèbre qui, en présence de nombreux spectateurs, avait escamoté sa femme : on a trouvé cela superbe; mais ce tour n'égale pas celui dont je veux parler. Mon projet était plus court que celui du comité, et la population plus grande sur ma ligne que sur la sienne : cela aurait fait mauvais effet; mais, zest; il a suffi de dire : *passez muscade,* et, dans le clin-d'œil, 12,000 habitants sont passés de la main droite à la main gauche, et 12,000 kilomètres de chemin de la main gauche à la main droite. Ainsi paré des dépouilles d'autrui, promené en grande pompe, avec une escorte brillante et des trompettes sonnant de toutes parts, appuyé de plus par le célèbre chapitre des impossibilités de M. Poloneeau, et

travestissant hardiment tous les faits (1) à l'abri de la confiance que l'on devait naturellement inspirer, le projet du comité s'est présenté au conseil général, et, dans une délibération de quelques minutes, a escamoté le vote du conseil, et, par-là, les écus qui ont servi à rembourser les frais dudit projet; mais que M. Godard-Poussignol ne se pavane pas trop de cette victoire.

Le conseil général, après tout, en allouant les terrains pour l'établissement du chemin, a déclaré qu'il ferait la même concession pour tout autre projet que le gouvernement préfèrerait, à condition qu'il passerait par Dijon : ce que l'on veut donc principalement, c'est un chemin de fer passant par Dijon; quant au surplus de sa direction, on s'en remet à la sagesse du gouvernement. Or, comme il n'est pas probable que le gouvernement soit assez prodigue des deniers de l'état obéré pour ordonner en faveur de MM. du comité, et sans aucun motif d'utilité publique, une augmentation de dépense de 40 millions que le projet de l'Yonne exigerait de plus que celui de la Haute-Seine, et comme il faudra bien que le conseil des ponts et chaussées donne son avis sur tous ces prétendus avantages allégués par le comité, les pays intéressés au projet par la Haute-Seine ont tout lieu d'espérer que leur bon droit triomphera.

(1) Voir les pages 56 et 81.



Pour faire apprécier les manœuvres par lesquelles on cherche de plus en plus à tromper l'opinion publique, je citerai une pièce nouvelle intitulée Note comparative, adressée par M. le marquis de Louvois à la commission d'enquête.

De Montereau à Châlon, la longueur de mon projet est de 335,000 m.; elle serait de 552 selon la note de ces messieurs.

De Montereau à Dijon, ma longueur est de 269,000 m.; elle serait de 288 selon la note comparative.

De Paris à Dijon, ma longueur est de 360,000 m.; la note comparative la porte à 375,000.

Enfin, de Paris à Lyon ma longueur est de 551,000 m., et la note de M. de Louvois l'annonce de 583,000 m.: légère différence de 32,000 m. au préjudice de mon projet.

Pendant ce temps, M. Polonceau annonce dans son mémoire que la longueur de Paris à Dijon ne serait que de 352,000 mètres, et le mémoire de M. de Louvois l'avoue de 361,000; et qui sait ce qu'elle est réellement? et ces messieurs déclarent qu'ils ont plusieurs fois vérifié mes projets; et l'on ose prononcer le mot de déloyauté, en faisant distribuer cette note à l'instant même, où va commencer la séance de la commission, et sans la communiquer aux adversaires!

Arnollet.

Nouvelles observations de M. Arnollet.

Ayant appris que, malgré les détails que j'ai déjà donnés pour prouver que les populations urbaines sont beaucoup plus considérables sur ma ligne que sur celle du projet du comité, ces messieurs, dans des notes récemment distribuées, persistent à soutenir le contraire, et ayant à cœur de démontrer combien, à cet égard, leurs allégations s'éloignent de la vérité, j'ai dressé les tableaux ci-dessous, que chacun pourra vérifier, des populations qui existent sur les deux lignes et sur une zone d'une lieue de largeur de chaque côté des tracés. — J'ai fait en même temps le même travail pour la ligne de M. Courtois par la Seine et l'Aube.

Les populations pour les chefs-lieux de préfecture, de sous-préfecture et de canton, et que j'appelle populations urbaines, ont été prises sur l'édition de 1840 du Dictionnaire universel de Vosgien, par Lallemand; et celles des communes rurales l'ont été dans le Dictionnaire des Communes de France, par Duclos, édition de 1837, ouvrage qui paraît rédigé sur des documents plus anciens, et où il y a plusieurs omissions, mais le seul que j'ai eu à ma disposition.

Les chiffres des populations urbaines diffèrent un peu de ceux qui sont indiqués à la page 46 du mémoire du comité : on désirerait savoir à quelle source il a puisé les siens.

Les noms des communes ont été inscrits d'après les cartes de Cassini, à l'exception de la partie de Sens à Joigny, dont la feuille ne s'est pas trouvée, et a été remplacée par le plan de M. Polonceau.



PROJET DE M. ARNOLLET,

PARTANT DE MONTEREAU.

Noms des communes.	Habitants.
Marolles.	501
Cannes.	566
Barbey..	183
Vinneuf.	1,401
Emans..	
Labrosse.	490
Villeneuve-la-Guyard.	1,749
Villeblevin.	933
Chaumont.	544
Champigny	1,608
Villemanoche..	718
Pont-sur-Yonne.	1,486
Michery.	1,064
Gisy..	542
Evry.	231
Cuy.	293
Saint-Denis..	152
Saint-Clément.	765
A reporter.	13,226

Noms des communes.	Habitants.
Report.	13,226
Sens.	8,675
Total de Montereau à Sens. . . .	21,901
Saligny.	344
Maslay (Grand et Petit).	1,132
Rosay.	260
Villiers-Louis.	456
Vaumort.	
Pont-sur-Vanne.	297
Vareilles	271
Les Siéges.	734
Chigny-sur-Vanne.	470
Molinoud.	323
Foissy.	312
Lailly.	506
Villeneuve-l'Archevêque.	1,880
Bagnaux.	496
Flaccy.	351
Vullaine.	253
Rigny-Férou.	1,226
Saint-Benoît.	310
Courmoucle.	92
Paisy.	451
Aix-en-Othe.	1,754
Ville-Maure.	651
Neuville.	469
Saint-Liébaut	
A reporter.	34,919

Noms des communes.	Habitants.
Report....	34,919
Planty.	535
Palis.	
Mesnil-Saint-Loup.	292
Thuisy.	341
Font-Vannes.	360
Bucey-en-Othe.	484
Chennégy.	934
Messou.	407
Marcey.	421
Mont-Gueux.	354
Torvilliers.	439
Prugny.	225
Vaucharsis	796
L'Epine.	300
Saint-Germain.	609
Saint-André.	784
Sainte-Savine.	739
Les Noués.	279
Troyes.	27,196
Pont-Sainte-Marie.	660
Vacherie.	444
Saint-Parc-aux-Tertres.	584
Sancey-Saint-Julien.	410
Tennelière.	150
Saint-Léger.	438
Rouilly.	415
Courgerenne.	150
Daudes.	160
A reporter....	73,824

Noms des communes.	Habitants.
Report....	73,824
Maisons-Blanches-Buchère.	616
Verrières.	574
Saint-Aventin.	170
Moussey.	355
Isle.	165
Saint-Thibaut.	386
Clérey-Grande-Vacherie	845
Frénoy-la-Cour.	
Vaudes.	514
Saint-Parc-les-Vaudes.	367
Chappe.	443
Ville-Moyenne.	626
Monceaux.	344
Rumilly.	681
Foucherres.	539
Courtenot.	303
Virey-sous-Bar.	420
Bourguignon	470
Bar-sur-Seine	2,300
Merrey.	508
Polizot.	508
Polizy.	534
Celles.	1,030
Buxeuil.	361
Neuville.	981
Gyé.	1,324
Courteron.	525
Balnot.	506
A reporter....	90,319

Noms des communes.	Habitants.
Report....	90,319
Les Riceys	7,542
Magny-lez-Riceys	250
Plaines	559
Mussy-l'Evêque	1,700
Gommeville	450
Noiron	336
Charey	445
Pothierre	636
Villiers-le-Duc	488
Vix-Saint-Marcel	220
Chaumont-le-Bois	479
Courcelles	235
Massingy	397
Montleiot	394
Bouix	441
Sainte-Colombe	549
Cérilly	476
Châtillon	4,900
Buncey	511
Ampilly	535
Jailly	
Chamesson	326
Nod	379
Chemin	180
Aisey	512
Brémur	239
Busseau	491
Saint-Marc	392
A reporter.....	114,380

Noms des communes.	Habitants.
Report.....	114,380
Origny..................	167
Bellenot-sur-Origny...........	319
Mauvilly................	242
Meulson................	195
Magny-Lambert............	337
Vaux.................	45
Cosne.................	144
Quemigny...............	439
Beaunotte..............	168
Duesmes................	236
Aignay.................	860
Etalante...............	589
Echallot...............	445
Poiseul-la-Grange..........	309
Léry..................	345
La Margelle.............	562
Frénois................	194
Molois................	486
Poiscul-les-Saulx..........	177
Vernot................	260
Courtivron..............	304
Saussy................	104
Villecomte..............	420
Saux-le-Duc.............	508
Diénay................	282
Is-sur-Tille.............	1,600
Marcilly...............	143
Cressey................	259
A reporter.....	124,529

Noms des communes.	Habitants.
Report.....	124,529
Echevanne.	178
Thil-Châtel.	916
Véronne (Grande et Petite).	610
Lux.	656
Bèze..	1,031
Spoy.	292
Gemeaux.	1,051
Pichange.	300
Vielvigne.	
Flaccy.	117
Beire (les trois).	1,003
Brognon.	205
Saint-Julien.	495
Fouchange.	117
Arceau..	662
Arcelot.	321
Orgeux.	286
Chaignot.	
Varois.	280
Saint-Apollinaire..	224
Clénay..	177
Norges.	250
Bellefond..	238
Echirey.	
Ruffey-lez-Echirey.	550
Asnières.	150
Mirande.	124
Ahuy.	445
A reporter......	135,241

Noms des communes.	Habitants.
Report.....	135,241
Fontaine.	469
Talant.	618
Total de Montereau à Dijon...	136,328

POPULATION URBAINE COMPRISE DANS LE TOTAL CI-DESSUS.

Pont-sur-Yonne, canton, sur la ligne. .	1,486
Sens, sous-préfecture, sur la ligne. . .	8,675
Villeneuve-l'Archevêque, canton, sur la ligne.	1,880
Aix-en-Othe, canton, dans la zone. . .	1,754
Troyes, préfecture, sur la ligne.	27,196
Bar-sur-Seine, sous-préfecture, sur la ligne.	2,300
Les Riceys, canton, dans la zone. . . .	7,542
Mussy-l'Evêque, canton, sur la ligne. . .	1,700
Châtillon, sous-préfecture, sur la ligne .	4,900
Aignay, canton, sur la ligne.	860
Is-sur-Tille, canton, sur la ligne. . . .	1,600
Bèze, canton, dans la zone.	1,031
Total.	60,904
Reste, pour population agricole répartie en 173 communes.	75,424

Dans le cas où, au lieu de passer par Sens pour aller de Montereau à Troyes, on suivrait la vallée de la Seine, il y aurait à déduire du nombre ci-dessus de 60,904, pour les villes de Pont-sur-Yonne, Sens, Villeneuve-l'Archevêque, et Aix-en-Othe, 13,775 hab.

Il y aurait à ajouter d'autre part, pour celles de Bray, Nogent, et Méry...........	6,570	»
Il resterait donc finalement à déduire.....	7,205	»
La population urbaine, selon le projet primitif, serait donc de....................	53,700	»
Au lieu de........	60,900	»



PROJET DU COMITÉ DE L'YONNE.

Noms des communes.	Habitants.
Montereau à Sens.	21,901
Paron.	381
Grou.	668
Collemiers	465
Bligny-en-Othe.	130
Véron.	1,327
Passy.	591
Massangy.	786
Subligny.	319
Rousson.	427
Villeneuve-le-Roi.	5,000
Chaumont.	544
Saint-Jullien-du-Saut	1,364
Bussy-le-Repos.	505
Verlin.	498
Ormes.	459
Ville-Valier.	549
Ville-Cien.	551
A reporter....	36,465

Noms des communes.	Habitants
Report.	36,465
Chanvres.	657
Bion.	
Saint-Aubin	
Cery.	
Joigny.	5,176
Paroy.	521
Champlay.	853
La Celle-Saint-Cyr.	1,206
Loze.	
Sainte-Cidroine.	874
Epinau-les-Vores.	449
Migennes.	306
Charmoy.	389
Ormoy.	659
Esnon.	416
Rasson.	638
Ronnard.	176
Brienon.	2,352
Bligny-en-Othe.	130
Mercy.	165
Champelost.	1,417
Avrolles.	753
Saint-Florentin.	2,915
Vergigny.	529
Bouilly.	415
Germigny.	699
Cheu.	662
Jaulges.	577
A reporter.	59,398

Noms des communes.	Habitants.
Report....	59,398
Butteaux.	522
Percey.	495
Villiers-Vineux.	432
Flogny.	406
Carissey.	473
Marolles.	501
Ruffey.	
Tronchoy.	347
Lignères.	
Cheney.	318
Dannemoine.	702
Junay.	198
Epineuil.	618
Tonnerre.	4,195
Serrigny.	376
Molosme.	670
Saint-Martin-du-Molosme.	320
Commissay.	436
Tanlay.	756
Saint-Vinnemer.	680
Argentenay.	217
Lézines.	588
Ancy-le-Serveux.	401
Vireaux.	477
Passy.	
Sambourg.	292
Argenteuil.	735
Ancy-le-Franc.	1,200
A reporter....	75,753

Noms des communes.	Habitants.
Report.....	75,753
Fulvy.	207
Villiers-les-Hauts.	432
Chassignelles.	534
Ravières.	1,172
Nuits-sur-Armançon.	460
Cry.	344
Anières.	
Perrigny.	100
Aisy.	464
Rougemont.	391
Buffon.	347
Saint-Remi.	696
Quincy.	398
Montbard.	2,061
Courtangy.	
Saint-Germain-Senailly.	211
Athie.	253
Saint-Just.	55
Fains.	384
Mouthier-Saint-Jean.	546
Corsain.	633
Bard.	208
Jeux.	129
Coromble.	584
Viserny.	510
Villaines-les-Prévotes.	390
Genay.	614
Millery.	639
A reporter.....	88,515

Noms des communes.	Habitants.
Report.....	88,515
Torcy.	395
Semur.	5,065
Courcelle.	398
Saint-Euphrone.	301
Flée.	365
Montigny.	330
Bierre.	349
Marcigny.	179
Charigny.	161
Sainte-Colombe.	246
Braux.	589
Thil-en-Auxois.	100
Nan-sous-Thil.	640
Veloigny.	249
Clamerey.	532
Normier.	201
Saint-Thibaut.	499
Noidan.	419
Saint-Beury.	512
Charny.	274
Thorey-sur-Charay.	670
Gissey-le-Vieil.	281
Blancey.	243
Eguilly.	227
Soussey.	494
Martrois.	237
Bellenod.	409
Chailly.	690
A reporter.....	103,570

Noms des communes.	Habitants.
Report.....	103,570
Pouilly	1,162
Thoisy-le-Désert	600
Créancey	727
Maconge	287
Rouvre	242
Meilly	473
Chazilly	290
Vandenesse	438
Sainte-Sabine	365
Château-Neuf	460
Crugey	272
Chaudenay-le-Château	231
Chaudenay-la-Ville	148
Le Colombier	165
Thorey	399
Aubaine	413
Antheuil	247
Veuvey	375
Labussière	704
Saint-Jean-de-Bœuf	420
Saint-Victor	220
Barbirey	373
Grenaut	215
Gissey	310
Agey	441
Remilly	475
Sainte-Marie	460
Pont-de-Pany	126
A reporter.....	114,580

Noms des communes.	Habitants.
Report.....	114,550
Pralon.	184
Mâlain.	683
Fleurey.	845
Ancey.	452
Velars.	386
La Cude.	57
Ahuy.	445
Lantenay.	432
Plombières.	1,162
Daix.	248
Fontaine.	469
Talant.	618
Larrey.	153
Courcelles-les-Monts.	420
Total.....	121,134

POPULATION URBAINE COMPRISE DANS LE TOTAL CI-DESSUS.

Pont-sur-Yonne, canton, sur la ligne.	1,486
Sens, sous-préfecture, sur la ligne. . .	8,675
Villeneuve-le-Roi, canton, sur la ligne.	5,000
Saint-Julien-du-Saut, canton, sur la ligne.	1,364
Joigny, sous-préfecture, sur la ligne. .	5,176
Brienon, canton, sur la ligne.	2,352
Saint-Florentin, canton, dans la zone. .	2,915
Tonnerre, sous-préfecture, sur la ligne.	4,195
Ancy-le-Franc, canton, sur la ligne. . .	1,200
A reporter.....	32,363

Noms des communes.	Habitants.
Report.....	32,363
Montbard, canton, dans la zone....	2,061
Semur, sous-préfecture, sur la ligne..	5,065
Pouilly, canton, sur la ligne......	1,162
Total.......	40,651

Reste pour populations agricoles réparties en 178 communes... 80,483



PROJET DE M. COURTOIS,

PAR LA SEINE ET L'AUBE.

Noms des communes.	Habitants.
Saint-Germain-Laval...........	378
Laval..................	350
Forges.................	256
Salins.................	470
Courcelles................	194
Châtenay................	610
Egligny.................	291
Vimpelles................	599
Les Ormes................	391
Manly..................	27
Bray..................	2,000
Paroy..................	378
Sigy...................	101
A reporter......	6,045

Noms des communes.	Habitants.
Report.....	6,045
Luiselaine	292
Pruilly	
Everly	537
Flamboin	150
Lerme	608
Chalmaison	520
Gouaix	1,064
Meltz	701
Mériot	615
Nogent-sur-Seine	3,208
Saint-Fériol	868
Chalautre	1,089
Saint-Nicolas	237
Saint-Hilaire	
Barbuise	565
Marnay	426
Pont-sur-Seine	872
Perrigny-la-Rose	182
Conflans	663
Villeneuve-Châtelot	206
Esclavolles	166
Créancey	604
Marsilly	
Villiers-Corneille	205
Saron	535
Bagneux	702
Baudement	166
Saint-Just	1,171
A reporter....	22,197

Noms des communes.	Habitants.
Report.....	22,197
Anglure..	722
Allemanche	171
Soyer.	50
Launay..	
Etrelle.	281
Grange-sur-Aube.	339
Vouarce.	190
Marsangy..	82
Boulage	479
L'Abbaye.	158
Longueville.	302
Plancy.	1,164
Charny.	305
Réges.	
Bessy.	256
Viapre (Grande et Petite)	390
Allibaudière.	408
Pouan.	865
Villette.	179
Orme.	391
Arcis-sur-Aube, S.-P.	2,500
Nozai.	
Saint-Etienne-sous-Barbuisse..	137
Le Chesne.	472
Grand-Torcy.	332
L'Huitre.	648
Vincts..	389
Saint-Nabor.	380
A reporter.....	33,787

Noms des communes.	Habitants.
Report.....	33,787
Vaupoissons.	362
Ortillon.	94
Le Mesnil.	
Chaudrey.	364
Aubigny.	209
Isle.	372
Ramerupt.	613
Nogent-sur-Aube.	661
Romaine.	88
Morembert.	130
Vauconge.	207
Dommartin.	177
Sainte-Thuise.	55
Gesseinnes.	387
Coclois.	325
Brillecourt.	145
Aulnay.	148
Véricourt.	149
Pongy.	632
Magnicourt.	277
Motins, près Pongy.	
Chalette.	350
Lesmond.	526
Auzon.	309
N.-D.-Précy.	140
Pel-et-Der.	512
Bétignicourt.	120
Lassicourt.	139
A reporter......	41,278

Noms des communes.	Habitants.
Report......	41,278
Sainte-Christophe............	70
Précy-Saint-Martin...........	577
Saint-Léger de Brienne..........	397
Brienne (ville et château de)......	3,191
Perthe..................	142
Belincourt................	
Epagne..................	292
Mathaux..................	544
Radonvilliers...............	607
Dieuville.................	1,264
Chaumesnil................	191
Mesnil-Aubert..............	40
La Rothière...............	145
Unienville................	426
Jouvanze.................	
Jessin..................	313
Trames..................	256
Eclance..................	242
Amance..................	529
Boussancourt...............	366
Dolancourt................	288
Moustier.................	405
Arsonval.................	388
Jaucourt.................	356
Aille-Ville................	220
Argançon.................	322
Spoy...................	837
Prouerville................	
A reporter.....	53,786

Noms des communes.	Habitants.
Report.....	53,786
Couvignon.	**604**
Bar-sur-Aube.	**4,000**
Arrentière.	**631**
Fontaine.	**380**
Voigny.	**441**
Lignol.	**387**
Barroville.	**684**
Bergère.	**276**
Arconville.	**364**
Bayel.	**619**
Urville.	**606**
Clairvaux.	**1,950**
Lonchamps.	**699**
Rennepont.	**258**
Ville-aux-Bois.	**96**
Juvencourt.	**358**
La Ferté.	**1,131**
Villars-en-Azois.	**609**
Silva-Rousse.	**387**
Lanty.	**584**
Dinteville.	**387**
Gevrolles.	**578**
Ormoy.	**399**
Veuxaules.	**616**
Montigny-sur-Aube.	**840**
Courban.	**470**
Louesmes.	**340**
Boudreville.	**300**
A reporter.....	72,780

Noms des communes.	Habitants.
Report......	72,780
Dancevoir.	844
Aubepierre.	1,469
Lignerolles.	306
Les Goulles.	150
La Chaume.	304
Gurgis-la-Ville.	249
Rouvre-sur-Aube.	373
Arbot.	288
Annois-d'Arbot.	195
Vitry-en-Montagne.	205
Bay.	228
Auberive	540
Germaine.	203
Rouelle.	231
Vivey.	169
Pralay.	
Musseau.	187
Vaillant.	161
Chalmessin.	139
La Margelle.	90
Chalancey.	405
Grancey-le-Château.	609
Ville-Moron.	155
Vernois.	235
Cussey.	460
Fonce-Grive.	231
Marey.	580
Villey.	375
A reporter......	82,137

Noms des communes.	Habitants.
Report.......	82,137
Crecey.................	259
Echevannes...............	178
Is-sur-Tille...............	1,600
Marcilly.................	143
Selongey.................	1,627
Les Verres...............	233
Thil-Châtel et sa suite jusqu'à Dijon, comme au projet de M. Arnollet. . .	11,567
Total de Montereau à Dijon. . . .	97,744

POPULATION URBAINE COMPRISE DANS LE TOTAL CI-DESSUS.

Bray, canton, dans la zone.......	2,000
Nogent, sous-préfecture, dans la zone. .	3,208
Arcis-sur-Aube, sous-préf., sur la ligne.	2,500
Anglure, canton, sur la ligne....	722
Ramerupt, canton, sur la ligne.....	613
Brienne, canton, sur la ligne......	3,191
Bar-sur-Aube, sous-préf., sur la ligne.	4,000
Montigny-sur-Aube, canton, sur la ligne.	840
Auberive, canton, sur la ligne.....	540
Grancey-le-Chât., canton, dans la zone.	609
Is-sur-Tille, canton, dans la zone....	1,600
Selongey, canton, dans la zone.....	1,627
TOTAL...............	21,450
Reste, pour population agricole répartie en 206 communes....	76,294

Résumé des tableaux ci-dessus.

DÉSIGNATION des PROJETS.	POPULATIONS		
	TOTALES.	URBAINES.	AGRICOLES.
	habitants.	habitants.	habitants.
Arnollet.	136,328	60,904	75,424
Comité.	121,134	40,651	80,483
Courtois.	97,744	21,450	76,294

Nota. Il est à remarquer que, pour chacune des lignes, le nombre des chefs-lieux d'administration compris dans la zone est également de 12 : l'importance des pays traversés par les trois projets peut donc bien être représentée par les totaux des populations de ces villes, qui composent la colonne *Populations urbaines.*

Il est à remarquer aussi que ce sont les populations urbaines qui composent principalement les convois des chemins de fer, formés de gens d'affaires ou d'oisifs; il y a peu de déplacemens dans les populations agricoles : il est donc certain que l'exploitation du chemin donnerait le plus grand produit sur la ligne de M. Arnollet.

En ajoutant à la population urbaine de mon projet de 60,904 habitants celle de 18,031, que je trouve de la même manière entre Paris et Montereau, j'obtiens 78,935 habitants pour le total de cette population urbaine entre Paris et Dijon, nombre qui diffère peu de celui de 76,604 indiqué aussi pour mon projet entre les deux mêmes points,

sur une carte récente qu'a fait distribuer le comité; mais en réunissant les mêmes 18,031 habitants aux 40,651 trouvés ci-dessus pour la ligne du comité, on obtient le nombre total de 58,682 pour la même population urbaine d'après ce projet du comité; or la carte précitée porte ce nombre à 88,965 : ne serait-ce qu'une faute d'impression? et n'aurait-on pas mis par hasard un 8 au lieu d'un 5, quatre-vingt mille au lieu de cinquante?

